Netwerkstructuur Doorfietsroute en Verkeerskundig advies tav keuzen Tunnel Egyptische Poort en Industrieweg irt N284.22

Opgesteld: 5.1.2.e
Datum: 25 juli 2025

Dit memo beschrijft voor het project van de reconstructie van de N284.22 de netwerkstructuur van de doorfietsroute. Bij het tot stand komen van het ontwerp van de doorfietsroute zijn enkele ontwerpopgave die nader bekeken dienen te worden. Naast de beschrijving van de fietsstructuur is er daarom de vergelijking van opties voor inrichting van de twee locaties Fietstunnel Egyptische Poort en Industrieweg beschouwd vanuit verkeerskundig oogpunt.

Netwerkstructuur doorfietsroute

Voor de gehele N284 tussen Reusel en Hapert is de fietsstructuur uitgewerkt. De fietsstructuur van N284 maakt deel uit van de doorfietsroute F67 van Reusel via Eersel naar het stedelijk gebied van Eindhoven. Uitgangspunt van de doorfietsroute is een directe, comfortabele en veilige fietsverbinding met zo min mogelijk obstakels waardoor het zo makkelijk mogelijk is om door te fietsen. De doorfietsroute wordt een tweerichtingsfietspad

De fietsstructuur is hierna per traject beschreven.

Rotonde Reusel: In het project is besloten om de rotonde bij Reusel te behouden. Om de doorstroming en de verkeersveiligheid op de rotonde te bevorderen is ervoor gekozen om de oversteek van de doorfietsroute aan de zuidkant te maken. Fietsers hebben dan geen conflict meer met de drukste verkeersstroom van oost (N284) naar noord (N269).

Reusel – nieuwe aansluiting De Sleutel: Op het traject tussen Reusel en De Sleutel is een tweerichtingsfietspad opgenomen aan de zuidzijde. De oversteek bij de nieuwe aansluiting De Sleutel is met verkeerslichten geregeld.

Nieuwe aansluiting De Sleutel – Europalaan: De doorfietsroute wordt doorgezet aan de zuidkant richting de fietstunnel bij de Europalaan. Daar kunnen fietsers de N284 ongelijkvloers kruisen. De oversteken bij het kruispunt N284 - Raambrug zijn met verkeerslichten geregeld. Het kruispunt N284 – Europalaan heeft aan de zuidkant een geregelde oversteek voor de doorfietsroute F67 en aan de noordkant een geregelde oversteek voor fietsers parallel aan de N284 (richting Boskant). Er is geen mogelijkheid voor fietsers om de N284 over te steken bij de kruising N284 – Europalaan. Om de N284 over te steken maken fietsers gebruik van de fietstunnel. Om fietsverkeer van en naar het centrum van Bladel en het Pius X college te faciliteren, wordt aan de noordzijde tussen de nieuwe aansluiting De Sleutel en Raamloop een secundair tweerichtingsfietspad aangelegd.

Europalaan – Lange Trekken: Voorzien is een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de N284. Het bestaande fietspad langs de noordzijde van de N284 wordt opgeheven en de oversteek bij De Uitgang wordt afgesloten. De zuidelijke ligging bevordert het doorfietsen omdat bij het kruispunt N284 – Europalaan overgestoken wordt over de Bredasebaan, dit is de rustige kruispunttak, en dat bij Lange Trekken zonder te stoppen doorgefietst kan worden richting Hapert. Bestemmingsverkeer

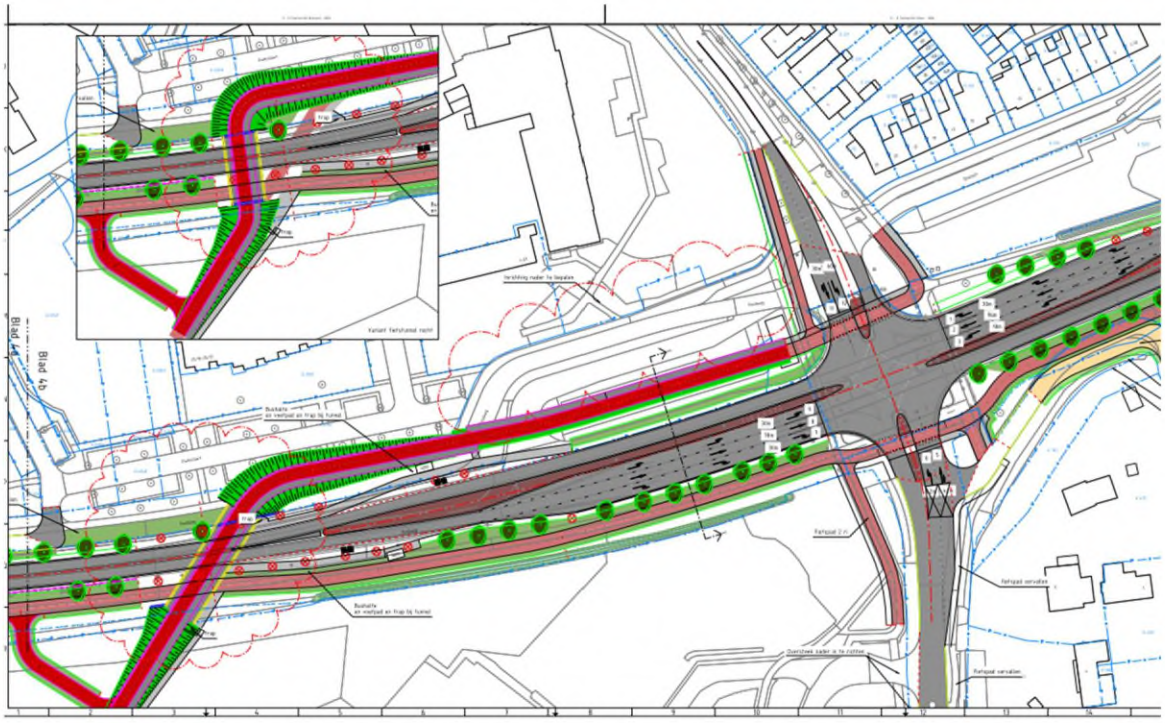
vanaf en naar Bladel heeft de keuze om bij de fietstunnel nabij de Europalaan of bij het kruispunt Lange Trekken de N284 over te steken en door te fietsen op de doorfietsroute F67.

Lange Trekken – Castersedijk: Op het traject is een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de N284 voorzien, waarbij het begin en einde van het traject als fietsstraat is vormgegeven. Bij het kruispunt Lange Trekken is een fietsstraat in het ontwerp opgenomen om de landbouwpercelen bereikbaar te houden, bij de Oude Provincialeweg om de aanliggende woningen bereikbaar te houden voor gemotoriseerd verkeer. Het bestaande fietspad aan de noordzijde van de N284 wordt opgeheven.

Castersedijk – Hapertseweg: In het ontwerp is een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de N284 opgenomen. Het huidige fietspad aan de noordzijde komt tussen de Castersedijk en Burgemeester Woenseldreef te vervallen, vanaf de Burgemeester van Woenseldreef naar de Energieweg blijft het bestaande tweerichtingsfietspad behouden.

Tunnel Egyptische poort

Bij de fietstunnel Egyptische poort zijn twee varianten overwogen. Dit betreft een rechte/haakse variant en een schuine variant zoals hieronder afgebeeld.



Bij het verkeerskundig beoordelen zijn twee aspecten van belang:

1. **Sociale veiligheid**
   - Zorg voor doorzicht: de fietser kan vooruitkijken en zien wie/wat er in de tunnel zit en wat aan de andere kant van de tunnel is; (scherpe) bochten voor/na/in de tunnel zijn daarom af te raden;
   - Zorg voor voldoende overzicht: wenkende wanden van de tunnel en ruime/flauwe taluds zorgen voor een overzichtelijke situatie, zonder dat de fietser zich opgesloten voelt.
   - Zorg voor 'vluchtruimte': tunnelbakken met hoge wanden sluiten de fietser op; bij onraad wil de mens graag een vluchtmogelijkheid hebben. Flauwe taluds/lage keerwanden zijn hierbij een oplossing.

- Zorg voor goede verlichting; daarmee kan de fietser zijn/haar omgeving goed overzien.
- Zorg voor wijkende tunnelwanden, dit vermindert het gevoel 'opgesloten' te zijn.

2. **Verkeersveiligheid**
   - Fietsers die een tunnel inrijden krijgen momentum/snelheid. Deze zullen ze willen behouden voor de helling aan het einde van de tunnel. (Scherpe) bochten zullen dus eerder worden afgesneden door gebruik te maken van de andere weghelft.
   - Het zicht in een tunnel(bak) wordt beperkt door de wanden van de tunnel/talud. Hierdoor is voor de fietsers het zicht op elkaar beperkt. De voorspelbaarheid is dan laag en er is een grote kans dat er een tegenligger aankomt wanneer de binnenbocht gebruikt wordt.

Op gebied van sociale veiligheid heeft de haakse variant van twee zijden geen (goed) doorzicht. De schuine variant heeft vanaf één kant verminderde doorzicht (aan de noordkant), maar dit is nog steeds beter dan de haakse variant. Voor de verkeersveiligheid is dan ook voorkeur voor de schuine variant, vanwege een grotere voorspelbaarheid doordat er beter zicht is door de tunnel heen. Hierdoor zullen de fietsers de bochten minder snel afsnijden. Op basis van deze twee belangrijke aspecten is daarom de schuine variant van de fietstunnel aan te bevelen.

Voor de schuine variant van de fietstunnel zijn er tevens ook nog twee optimalisaties mogelijk om de sociale veiligheid en verkeersveiligheid te verbeteren:

1. De zichtlijnen in beide richtingen nog verder verbeteren. Dit kan door de zichtlijnen langer maken, dit verbetert zowel de sociale veiligheid als de verkeersveiligheid. De zichtlijnen langer maken kan bijvoorbeeld door het fietspad aan de noordzijde na de tunnel iets meer van de N284 af te leggen met een bocht terug naar de Europalaan, waardoor de bocht aan de noordzijde (nog) minder haaks wordt.
2. Ervoor zorgen om het begin van de tunnel open te maken. Dit kan door middel van wijkende taludwanden (helling loopt geleidelijk af) met een afgeronde bovenkant. Door geleidelijk aflopende taludwanden ontstaat er meer zicht door de tunnel (verbeterde verkeersveiligheid en sociale veiligheid). (hoge) keerwanden zijn geen goede optie omdat de fietser 'opgesloten' raakt en nergens heen kan bij onraad, dus bij voorkeur zo minimaal mogelijk toepassen.
   - Geleidelijk aflopende taludwanden hebben als nadeel dat het brugdek mogelijk breder wordt en de kosten verder oplopen.

Met name optimalisatie 1 is aan te raden om toe te passen zodat in ieder geval het zicht door de tunnel van beide kanten optimaal is.



Figuur 1: Voorbeeld van een tunnel met doorzicht, wijkende tunnelwanden en flauwe taluds

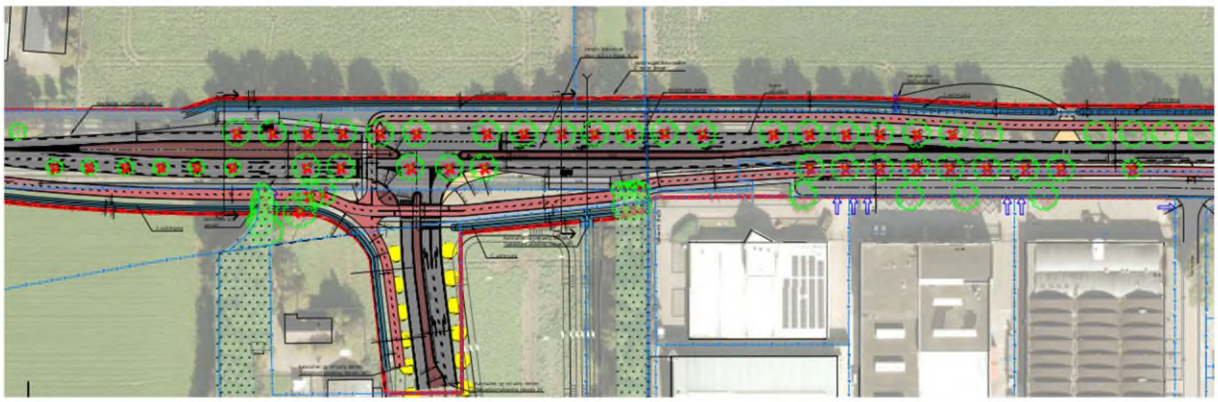
Inrichting Industrieweg en doorfietsroute

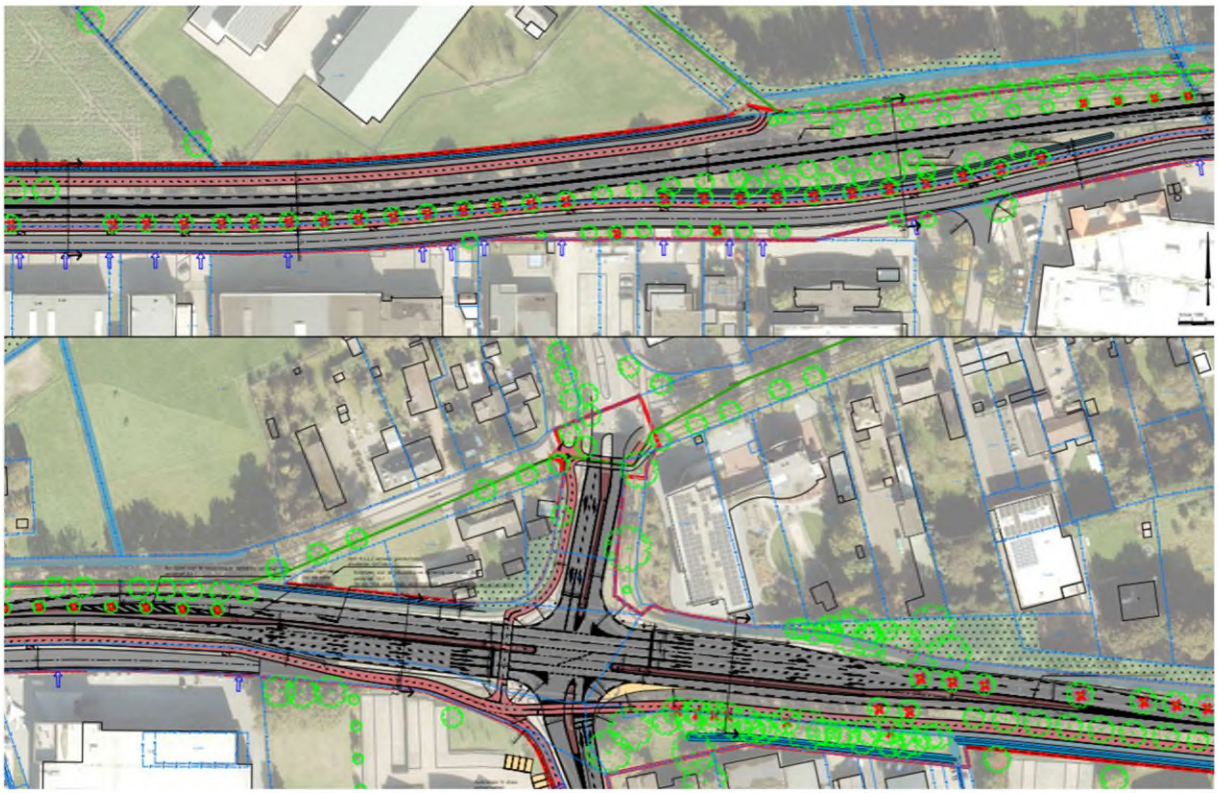
N284 is een beoogd doorfietsroute en deze fietsroute is een deel van de F67 dat onderdeel geworden is van het project reconstructie N284. Tussen de beoogd nieuwe aansluiting De Sleutel en het kruispunt met de Raamburg ligt een weg (Industrieweg) van en naar het bedrijventerrein aan de zuidkant van Bladel en de N284. Deze weg (Industrieweg) ligt parallel aan de N284. Tussen de Industrieweg en de N284 ligt in de huidige situatie een éénrichtingsfietspad van west naar oost. Het bedrijventerrein aan de Industrieweg ligt binnen de bebouwde kom, maar het bepalend karakter is een bedrijventerrein. Momenteel heeft de industrieweg een directe aansluiting op de N284 zodat verkeer op de N284 komende vanuit het westen via een afritconstructie de Industrieweg kan oprijden. Aan de oostzijde heeft de Industrieweg een aansluiting op de Raambrug net ten zuiden van de kruising Raambrug N284. Deze aansluiting aan de oostzijde is ook éénrichting en verkeer kan alleen de Industrieweg inrijden vanaf Raambrug. Uitrijden van het industrieterrein gebeurt met name via de Hallenstraat.

De beoogde doorfietsroute aan de zuidkant van de N284 en de Industrieweg komen voor een gedeelte parallel met elkaar te liggen. In de nieuwe situatie zal de doorfietsroute uitgevoerd worden als tweerichtingsfietspad, waardoor de huidige inrichting opnieuw overwogen dient te worden. De Industrieweg zal ook wijzigen. De aansluitingen op N284 en Raambrug zullen vervallen en dient de weg alleen nog voor bestemmingsverkeer van en naar de bedrijven aan deze weg.

De beoogde nieuwe situatie volgens het VKA is dus een afgesloten Industrieweg van de N284, tweerichtings fietsvoorzieningen aan de noordkant en zuidkant van de N284 ter hoogte van het industrieterrein. De fietsvoorziening aan de noordkant dient de N284 over te steken bij de nieuwe aansluiting de Sleutel of bij Raambrug. Het fietsverkeer zal daardoor zich verdelen over de fietsroutes aan de noord- en zuidkant van de N284.
De afbeeldingen van de beoogde nieuwe situatie hieronder laten met drie afbeeldingen van boven naar beneden zien:

- De nieuwe aansluiting op de N284 (De Sleutel) aan de westkant van het bedrijventerrein met de fietsoversteek van/naar de noordkant;
- De N284 tussen kruispunt De Sleutel en kruispunt Raambrug;
- De beoogde nieuwe situatie voor kruispunt Raamburg.





Hieronder de overwegingen ten behoeve van de inrichting van dit deel van de doorfietsroute.

Doorfietsroute

Een doorfietsroute is een hoogwaardige fietsverbinding die bedoeld is om snelle, comfortabele en veilige verplaatsingen per fiets mogelijk te maken over langere afstanden. De hoofdeisen voor een doorfietsroute (*CROW Ontwerpwijze Fietsverkeer*):

- Aantrekkelijkheid – Visueel aantrekkelijk, sociaal veilig en prettig om te gebruiken.
- Comfort – Vlakke verharding, voldoende breedte, weinig stops.
- Directheid – Rechtstreekse verbindingen zonder onnodige omwegen.
- Samenhang – Goede aansluiting op andere routes en bestemmingen.
- Veiligheid & Gezondheid – Verkeersveilig en bevorderlijk voor gezondheid (weinig luchtvervuiling, geluid).

Uitvoeringsvormen van doorfietsroutes zijn (*CROW Ontwerpwijze Fietsverkeer*):

- Vrijliggend fietspad: gescheiden van autoverkeer, comfortabel en veilig.
- Fietsstraat: auto te gast, fietsers dominant.
- Fietsstrook op de rijbaan: alleen bij lage snelheden en beperkt autoverkeer.
- Gemengd verkeer: alleen in uitzonderlijke situaties, met aanvullende maatregelen.
- Groene routes: integratie met landschappelijke elementen voor recreatief gebruik.

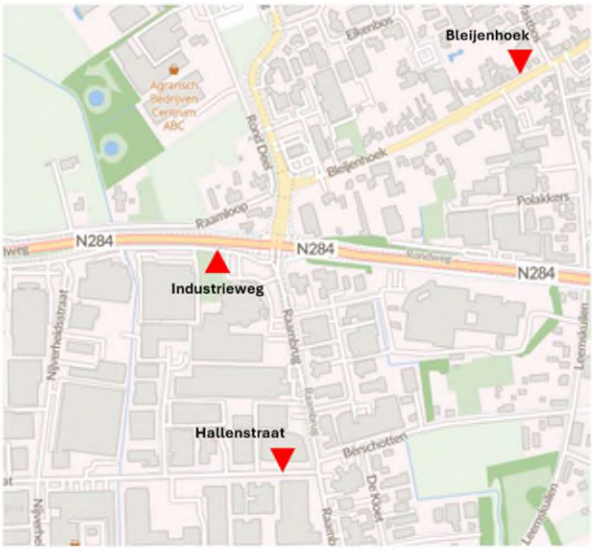
De verschillende uitvoeringsvormen beschouwend geldt de volgende redenatie.
De uitvoeringsvorm Groene Route valt af. Want een van de uitgangspunten is dat de doorfietsroute parallel met de N284 komt te liggen. Dit is qua ligging en karakter geen uitgesproken Groene Route, dus dit is niet de geadviseerde vorm.
Idealiter is een doorfietsroute niet gemengd met andere verkeer (auto's en/of voetgangers), maar kan een doorfietsroute wel een fietsstraat zijn waarbij fietsers gemengd zijn met autoverkeer. Om snel van A naar B te kunnen heeft het de voorkeur om de doorfietsroute in te richten zonder enig obstakel. Een

doorfietsroute moet stimuleren om zonder te stoppen door te kunnen fietsen. Mengen met ander verkeer is geen geadviseerde vorm.
Volgens het SWOV is een vrijliggend fietspad altijd veiliger dan een fietsstrook op de rijbaan (*https://swov.nl/nl/fact/infrastructuur-een-vrijliggend-fietspad-veiliger-dan-een-fietsstrook*).
Fietsstroken zijn fysiek mogelijk maar passen niet bij het gewenste beeld van een doorfietsroute. Daarom zijn fietsstroken ook geen geadviseerde vorm voor de doorfietsroute parallel langs de N284.
Daarnaast is een vrijliggend fietspad dus ook veiliger waardoor er twee uitvoeringsvormen voor de doorfietsroute bij de Industrieweg nog worden overwogen: Het vrijliggend fietspad en de fietsstraat. De keuze is onder andere afhankelijk van beschikbare ruimte in combinatie met de rijbaanbreedte en intensiteiten.
De beschikbare fysieke ruimte is echter beperkt. Naast ruimte voor verkeer is er ook de behoefte om groenvoorziening in te passen wat de totale beleving van het gebied verbetert. De fietsstraat biedt ruimte om ook meer groen in te passen. Met een vrijliggend fietspad in twee richtingen ernaast zal de Industrieweg smaller worden, maar het vrijliggende fietspad is wel verkeersveiliger voor fietsers omdat ze niet in aanraking komen met gemotoriseerd verkeer. Het wel of niet toepassen van een fietsstraat is onder andere afhankelijk van beschikbare ruimte, rijbaanbreedte en intensiteiten.

Telcijfers

Er zijn in mei 2025 tellingen uitgevoerd op onder andere de Industrieweg, Hallenstraat en Bleijenhoek van zowel motorvoertuigen als fietsers. Deze drie locaties (zie afbeelding) zijn relevant om te zien hoeveel fietsers er verwacht mogen worden op het vrijliggend fietspad of de fietsstraat.

Op Bleijenhoek zijn **2000** fietsers op een werkdag gemeten in twee richtingen (evenredig verdeeld dus circa 1000 per richting) met maximaal **286** fietsers per uur (ochtendspits tussen 08.00-09.00 uur) in beide richtingen, waarvan er 241 richting Bladel fietsen in de ochtend. Dit zullen waarschijnlijk hoofdzakelijk fietsers richting school zijn. De meeste fietsers van deze telling komen/gaan vermoedelijk van/naar het fietspad aan de noordzijde van de N284. Dit fietspad sluit aan op de rotonde De Hoeven bij Reusel. Een deel van de bij Bleijenhoek getelde fietsers komt van of gaat naar de Industrieweg en de Hallenstraat.



De beschikbare telling op de Industrieweg bevat alleen fietsverkeer op de Industrieweg en niet op het naastgelegen fietspad (rijrichting west – oost). Het fietsverkeer op de Industrieweg is dan ook voornamelijk in de richting Reusel (rijrichting oost – west). Dit zijn circa **217** fietsers op een werkdag, met maximaal **34** fietsers per uur in de ochtendspits (07.00-09.00 uur). Er is volgens de telling ook een klein aandeel dat in de richting van Bladel fietst over de Industrieweg in plaats van op het naastgelegen fietspad.
Voor een eventuele fietsstraat is het ook belangrijk om te weten hoeveel auto's en vrachtverkeer er op de Industrieweg rijdt. Volgens de telling rijden er momenteel per etmaal circa **750** motorvoertuigen waarvan 36 middelzwaar vrachtverkeer (4,8%) en 23 zwaar vrachtverkeer (3,1%). Het aandeel vrachtverkeer is in totaal **7,8%** over de gehele dag.
Het maatgevend moment voor fietsers is als de scholen starten en als de scholen klaar zijn. Dit is dus in de ochtend tussen 8.00 uur en 8.30 uur en in de middag tussen 15.00 en 16.00 uur. Dit zijn de momenten waarop het meeste fietsverkeer aanwezig zal zijn op de fietsstraat. Op de Industrieweg is in de bestaande situatie het drukste moment voor motorvoertuigen vooral tussen 07.00-08.00 (104 motorvoertuigen) en 08.00-09.00 uur (71 motorvoertuigen).

Op de Hallenstraat zijn **625** fietsers gemeten in twee richtingen. De grootste stroom is richting oosten (350). Hier zien we een piek van **85** fietsers in een uur tussen 16.00-17.00 uur. De precieze herkomst en bestemming van deze fietsers is onduidelijk. De verwachting is dat dit fietsverkeer van/naar Bleijenhoek (en dus Bladel) komt/gaat, waarbij de andere herkomst/bestemming veelal de bedrijven zijn op dit bedrijventerrein, en wellicht een klein deel van/naar de zuidkant van Reusel fietst. Veel van deze fietsers zullen in de toekomstige situatie wellicht minder gebruik maken van de doorfietsroute op het stuk Industrieweg, omdat de verwachting is dat deze fietsers bestemming/herkomst bedrijventerrein hebben en gebruik zullen blijven maken van de Hallenstraat zoals ze nu ook al doen.

<u>Overwegingen fietsstraat op basis van intensiteiten</u>

Voor een fietsstraat is de voorwaarde dat er meer fietsers dan autoverkeer aanwezig is (of minimaal verhouding van fiets/auto: 0,5/1 volgens het Fietsberaad) en een maximaal aantal motorvoertuigen van 400 per dag.

Volgens de tellingen in 2025 is er momenteel meer autoverkeer dan fietsers aanwezig op de Industrieweg en meer dan 400 motorvoertuigen per dag. Er zijn alleen geen telgegevens van fietsers op het naastgelegen fietspad, deze zouden de verhouding fiets/auto wellicht dichter bij 0,5/1 kunnen brengen. Er is dus nog veel onduidelijk over de precieze fietsstromen op dit tracé.

Uit de telcijfers kan wel gehaald worden dat er relatief veel vrachtverkeer aanwezig is, zoals op een bedrijventerrein te verwachten is.
Echter is nu onbekend wat er gebeurt met de verkeersstromen als in de toekomstige situatie de aansluitingen van de Industrieweg met N284 en Raambrug vervallen. Dan zal de Industrieweg alleen nog gebruikt worden door bestemmingsverkeer en er aanzienlijk minder gemotoriseerd verkeer rijden.

Kortom concluderend op basis van de telcijfers (mei 2025):

- Op basis van huidige telling is er te veel autoverkeer ten op zichtte van fietsers (*volgens fietsberaad maximaal 200 tot 400 motorvoertuigen en een verhouding fiets/auto van 0,5/1 tot 1/1*) waardoor een fietsstraat niet de optimale oplossing is. Echter zal in de nieuwe situatie waarbij de Industrieweg alleen nog door bestemmingsverkeer wordt gebruikt er aanzienlijk minder gemotoriseerd verkeer rijden en is wellicht een fietsstraat wél te overwegen;
- Het aandeel vrachtverkeer van een huidige telling betreft in de ochtendspits de 5% en in de avondspits 9,4 %. Dit is vrij hoog voor het aanbrengen van een fietsstraat, waarbij een gewenst vrachtpercentage maximaal 5% is. Ook is het aandeel zwaar vrachtverkeer relatief hoog (1/3 van het totale vrachtverkeer). Om exact te weten hoeveel vrachtverkeer er nog blijft rijden op de Industrieweg na aanpassingen zal verder onderzoek nodig zijn naar de bedrijvigheid aan deze Industrieweg en het bijhorend vrachtverkeer.

Een fietsstraat is nog steeds een mogelijke overweging, maar duidelijkheid telcijfers zijn daarvoor wel nodig. Want op basis van de in 2025 genomen telcijfers zou volgens het fietsberaad de fietsstraat geen mogelijkheid zijn (meer dan 400 motorvoertuig per dag en een groot aandeel vrachtverkeer). De verwachting is wel dat het aantal motorvoertuigen zal afnemen op de Industrieweg en er kan wel aangenomen worden dat dit minder dan 400 motorvoertuigen zijn (schatting: circa 350 mvt/dag). Echter is (zwaar) vrachtverkeer een groot aandachtspunt.

In het Fietsberaad is er gebrek aan onderzoeksgegevens over fietsstraten bij een industrieterrein en daarin wordt met name de rijbaanbreedte besproken. Er is dus geen eenduidige conclusie mogelijk door een gebrek aan onderzoeken naar fietsstraten bij een industrieterrein.

Hieronder een aantal overwegingen die argument kunnen zijn om voor een fietsstraat of vrijliggend fietspad te kiezen.

- **Een vrijliggend fietspad sluit beter aan bij de netwerkfietsstructuur**;
  Er is op het betreffende deel N284 in de nieuwe situatie een fietsvoorzieningen aan noord- en zuidzijde met twee richtingen functie voorzien.
  Op basis van de tellingen lijkt het dat van de 2000 fietsers op Bleijenhoek circa 1200 fietsers met name (bestemmings-)verkeer is tussen Reusel en Bladel en geen doorgaand fietsverkeer. Naar verwachting rijden deze in de nieuwe situatie over het fietspad aan de noordkant omdat het aantrekkelijker is om over te steken bij de nieuwe aansluiting De Sleutel dan bij de Postelweg/Raambrug/N284. Er zijn kortere wachttijden te verwachten bij een drietaks kruispunt in vergelijking met een viertaks kruispunt. Hiermee is de verwachte intensiteit op het fietspad ter hoogte van de Industrieweg met lokaal fietsverkeer beperkt.
  Een deel van de overgebleven 800 fietsers gaat naar verwachting naar het bedrijventerrein via de Hallenstraat en dus niet naar het fietspad aan de zuidkant van de N284. De doorfietsroute zal dan voornamelijk door het fietsverkeer met een bestemming tussen Reusel-Bladel-Hapert en verder gebruikt worden. In de netwerkstructuur voor de doorfietsroute is het daarom belangrijk dat de inrichting van het fietspad aan de zuidkant ook aansluit bij de doelgroep doorfietsers, dus een vrijliggend fietspad.
- **Een vrijliggend fietspad sluit beter aan bij een doorfietsroute vanwege verkeersveiligheid**;
  Vanwege de bedrijvigheid en het hoger aandeel vrachtverkeer dat hoort bij het bedrijventerrein aan de Industrieweg is er de voorkeur voor een vrijliggend fietspad. Veel vrachtverkeer zorgt namelijk voor verminderde veiligheid voor fietsers bij een gedeelde rijbaan. Ook is op een industrieterrein een mogelijkheid dat vrachtverkeer bijzondere verrichtingen moet doen bij een inrit van een bedrijf. Een voorbeeld zijn de dock/laaddeuren bij transportbedrijven. Op de Industrieweg 4B ligt een transportbedrijf met deze laaddeuren. Er is hier een aanzienlijke kans dat een vrachtwagen achteruit in moeten rijden waardoor ze manoeuvres moeten doen die de verkeersveiligheid voor fietsers verslechterd. Tevens is ook te zien dat op Industrieweg 7, het bedrijf GS Staalwerken, vaak zwaarbeladen (met staal) vrachtverkeer staat. De verwachting is dat deze bijzondere verrichtingen moeten doen om in of uit te draaien op de Industrieweg. Zie de afbeeldingen hieronder van de hierboven beschreven voorbeelden.





- **Voorkeur voor fietsstraat ten behoeve van landschap om meer ruimte aan groen te geven;**

Aandachtspunt bij keuze voor een vrijliggend fietspad:

- Bij een vrijliggend fietspad zal de Industrieweg een smallere rijbaan van 5,5 m krijgen dan in de huidige situatie. Bij een smallere rijbaan moeten de boogstralen vanuit inritten van bedrijven goed bekeken worden in verband met vrachtverkeer zodat deze beweging nog goed gemaakt kan worden. Dit heeft verder geen invloed op de veiligheid van fietsers op het fietspad, tenzij vrachtverkeer de boog niet kan halen en wellicht over de berm en deel van het fietspad draait. Dit dient voorkomen te worden.

Aandachtspunten Fietsstraat (*bron: Fietsberaad*):

- Rijbaanbreedte is ook bepalend voor het wel of niet toepassen van een fietsstraat.
- Zijstraten afremmen met snelheidsremmers (uitritconstructies). Deze dienen stevig vormgeven te worden om het risico te verlagen (kans en impact) dat verkeer op N284 en vanaf zijstraten elkaar raken.

Concluderend scoren de varianten als volgt:

	Vrijliggend fietspad	Fietsstraat
Samenhang	++	+
Directheid	0	0
Verkeersveiligheid	++	-
Comfort	+	0
Aantrekkelijkheid	+	+

Samenhang: een kleine + voor het vrijliggend fietspad omdat zowel voor als na het bedrijventerrein ook vrijliggende fietspaden beschikbaar zijn
Directheid: Uitgaande van een fietsstraat in de voorrang: geen verschil.
Verkeersveiligheid: een grote + voor het vrijliggend fietspad, dit omdat fietsverkeer compleet wordt gescheiden van het auto- en vrachtverkeer én omdat de fietser uit de manoeuvreerbewegingen van vrachtverkeer blijft (met name tussen de Ambachtsweg en de Nijverheidsstraat)
Comfort: Het vrijliggend fietspad scoort hier iets beter omdat de fietser onbezorgd kan fietsen; er zijn geen conflicten mogelijk met ander verkeer

Aantrekkelijkheid: door de mogelijke ruimtebesparing bij een fietsstraat is er meer ruimte voor groen langs de Industrieweg; ongestoord fietsen is echter ook aantrekkelijk.

Conclusie:
Vanuit de fietser bezien is er, met name vanwege verkeersveiligheid en comfort, een sterke voorkeur voor een vrijliggend fietspad. De samenloop met vrachtverkeer en in/uitrijdend verkeer op een bedrijventerrein wordt als minder aantrekkelijk en minder verkeersveilig beoordeeld.
Indien voor een gemengd profiel wordt gekozen zijn mitigerende maatregelen mogelijk, zoals éénrichtingsverkeer op de industrieweg, beperking van de erftoegangen tussen Nijverheidsstraat en Ambachtsweg, fietsstroken/fietsstraat-constructie. Echter zal zelfs met mitigerende maatregelen het risico op conflicten hoger blijven.

Gebruikte bronnen bij onderbouwing van de inrichting van de Industrieweg:

- *https://fietsberaad.nl/getmedia/6093c405-2ad0-46f3-a61c-33bdc9cda964/Fietsberaadnotitie-Aanbevelingen-Fietsstraten-binnen-de-bebouwde-kom-2018-versie3.pdf.aspx?ext=.pdf*
- *CROW Ontwerpwijze Fietsverkeer*
- *https://swov.nl/nl/fact/infrastructuur-een-vrijliggend-fietspad-veiliger-dan-een-fietsstrook*